

Seefahrerschicksale vom "Finkenwärder Hof": die Seefahrtserinnerungen des Hamburger Kapitäns Hein Rahmstorf 1855 bis 1874 - und ein Mord auf See

Hanno-Weber, Sabine

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hanno-Weber, S. (1999). Seefahrerschicksale vom "Finkenwärder Hof": die Seefahrtserinnerungen des Hamburger Kapitäns Hein Rahmstorf 1855 bis 1874 - und ein Mord auf See. *Deutsches Schiffsarchiv*, 22, 89-108. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52448-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEEFÄHRERSCHICKSALE VOM »FINKENWÄRDER HOF«

Die Seefahrtserinnerungen des Hamburger Kapitäns Hein Rahmstorf
1855 bis 1874 – und ein Mord auf See

VON SABINE HANNO-WEBER

Erzählt hat Hein Rahmstorf häufig, was er auf seinen Seereisen alles erlebt hat, und mit seinen spannenden Geschichten nicht nur seine Kinder und Enkel, sondern auch die Gäste seines Lokals, des »Finkenwärder Hof«, bestens unterhalten und zum Staunen gebracht. Irgendwann muß jemand zu ihm gesagt haben: *Mensch Hein, schrif dat op!* Und so hat er sich mit 72 Jahren, bewaffnet mit Feder, Tinte und seinem dicken, in braunes Leder gebundenen Logbuch der MARGARETHA hingesetzt und in bemühtem Hochdeutsch für seine Nachkommen aufgeschrieben, was es bedeutet hat, im 19. Jahrhundert zur See gefahren zu sein. Beigelegt hat er dem Logbuch all seine persönlichen Dokumente: Schiffsversicherungsbescheinigungen, Geburts- und Heiratsurkunden, Schiffspapiere und -rechnungen; zwischen diesen Papieren befanden sich mehrere, inzwischen vergilbte und verknickte lose Blätter: ein anonymer Bericht darüber, wie sein Bruder Jacob Rahmstorf zu Tode gekommen ist.

Lebenslauf des Hein Rahmstorf

Hein Rahmstorf, geboren am 26. März 1835 in Neuenfelde als Sohn von Cord Rahmstorf (8. 6. 1762–27. 11. 1838) und Margaretha Harms (20. 1. 1798–18. 12. 1882), begann nach der Schule erst eine Lehre in J.H. Lindemanns Destillationsgeschäft, bevor er 1855 begann – erst als Koch, dann als Matrose – zur See zu fahren. Weihnachten 1860 bestand er sein Examen auf der Steuermannsschule in Grünendeich, machte als Steuermann auf verschiedenen Schiffen mehrere Reisen und erwarb im Frühjahr 1862 seinen eigenen Schoner, die MARGARETHA. Am 28. Juli 1867 heiratete er die Finkenwärder Schankwirtstochter Gesche Harms (geb. am 16.10. 1842, gest. am 4.3. 1900). Auch wenn er als Schiffseigner nur sehr selten nach Hause kam – im November 1862, Januar 1865, Juni 1866, Juli 1867, Juli 1869 und im Februar 1872 –, zeugte er doch in den jeweiligen Heimataufenthalten zwei Kinder, seinen Sohn Cord Hinrich Jacob (geb. am 13.4. 1868, gest. am 25.6. 1886) und seine Tochter Margaretha Clara Franziska (geb. am 23.11. 1872).

Nachdem er seine MARGARETHA in Patagones condemnieren mußte, kam er am 30. Mai 1874 zwar ohne Schiff, jedoch wohlbehalten wieder nach Finkenwärder zurück – diesmal um zu bleiben. Da seine Schwiegermutter ein halbes Jahr zuvor verstorben war und den Eheleuten Hein und Gesche eine kleine Erbschaft hinterlassen hatte, übernahm er das Gehöft der verstorbenen Schwiegereltern und kaufte das Nachbargrundstück gleich dazu. Er selbst berichtet: *So blieb ich an Land und kaufte ein Grundstück für 12.000 Mark Courant und nahm zusätzlich auch das Binnengrundstück für 1000 Mark Courant über.*



Kapitän
Hein Rahmstorf

Mit dem Kauf dieses Geländes legte er den Grundstein für das Traditionsgasthaus »Finkenwärder Hof«, das über vier Generationen im Besitz der Familie Rahmstorf blieb. Es folgten weitere Kinder: Heinrich Adolf (geb. am 28.3. 1875, gest. am 17.8. 1879); Richard Amandus (geb. am 24.10. 1876, gest. am 31.7. 1879); Heinrich Georg (geb. am 14.10. 1877, gest. am 18.1. 1878); doch nur die letzten beiden Kinder Heinrich William (geb. am 12.1. 1879, gest. am 20.5. 1945) und Frieda Amanda (geb. 16.9. 1880) überlebten ihn. Hein Rahmstorf überlebte seine Frau Gesche um 19 Jahre und verstarb 84jährig am 17. Juni 1919 in Finkenwärder. Sein Sohn Heinrich William übernahm den »Finkenwärder Hof« und führte den Gasthof weiter. Heins Enkel, Heinrich Rahmstorf (geb. am 7.12. 1902, gest. am 3.3. 1982), nahm sich ein Beispiel an seinem Großvater und fuhr auch erst ein paar Jahre zur See, bevor er den väterlichen Betrieb übernahm, um ihn zu dem größten Finkenwärder Gasthof auszubauen und 1968 wiederum an seinen Sohn Heinz Rahmstorf weiterzugeben.

Der Bericht des Hein Rahmstorf

Da ich jetzt meinen Lebenslauf soviel wie möglich zu Papier bringe, ist es mir nicht möglich, noch alles haarklein zu berichten, da man schon im zwei und siebenzigsten Lebensjahre steht, und schon viel wieder vergessen hat, ich werde aber mein Bestes thun, und den Kopf anstrengen.

Es ist jetzt meinem Lebenslauf soviel wie möglich zu
 ergänzen, es ist mir nicht möglich, noch alles vollständig
 zu berichten, darum werde ich zum Ende meines Lebens
 noch, und zwar nicht wieder nachgeben, es ist mir aber nicht
 leicht, und der Rest ungenügend.

Als ich die Bücher verlassen hatte, bin ich noch nach zu Hause
 gekommen, bis ich eine Stellung hatte, ich habe dann Stellung
 bekommen bei J. H. Lindemann Inspektions-Verwaltung in
 Altona, bei der ich die Inspektions-Verwaltung zu haben, es war
 eine sehr gute Stellung für mich, dann war ich noch
 2 Jahre zu haben, dann in Neumünster und dann
 in der Backstube die voll gebrauchte Lager, und die mich
 bewilligen werden, wenn ich dort habe, so wird es zu
 Ende der Zeit zu werden, dann der Lohse die mich
 nach der Zeit der Lohse für mich bewilligen werden
 nach für mich zu haben, nach circa einem Jahr
 nach Lindemann, der mich für mich an meine Kollegen
 Steinhilber und den Lohse J. H. Lohse für circa 80.000
 verkauft, ich bin noch einige Zeit bei dem Herrn zu Hause,
 Lohse war sehr gut mit der Lohse Steinhilber, und so
 ging das Geschäft fort, nachdem ich nach dem Jahre bei dem
 Herrn zu Hause hatte, nach ich abging, die ich einen großen
 hatte, der Inspektions-Verwaltung zu haben, mich nach der Lage
 in Altona. Nach mehreren Jahren habe ich mich nach einem
 bekommen, eine neue Inspektions-Verwaltung Minerva als
 f. aben eine neue Reise nach England gefahren, es war
 im Winter, bin ich nach England gefahren, die mich
 die zweite Reise bin ich als Meisterei angenommen, habe ich
 eine neue Reise nach England mit gemacht, Als ich abging
 bin ich nach England gefahren, die mich nach England
 nach England angenommen, habe ich eine neue Reise mit
 und bin nach dem eine neue Inspektions-Verwaltung
 Cape Block angenommen, eine neue Reise ist
 mich, die mich nach England gefahren, die mich nach England
 im Winter bin ich nach England gefahren, die mich nach England

Als ich die Schule verlassen hatte, bin ich erst noch zu Hause geblieben, bis ich eine Stellung hatte, ich habe dann Stellung bekommen bei I H Lindemann Destillationsgeschäft in Altona. kl. Elbstraße um das Giftmischen zu lernen, es war eine schwere Stellung für mich, denn wir hatten noch zwei Speicher zu besorgen, einen in Neumühlen und einen in der Bachstraße die voll Getränke lagen, und die mußten bearbeitet werden, wäre ich dort geblieben, so wäre ich zuletzt ein Krüppel geworden, denn die Fässer die man nach der Chaussee den Berg hinauf transportieren mußte war für einen Jüngling zu viel. Nach circa einem Jahr starb Lindemann, daß Grundstück wurde an meinen Kollegen Stechmann und den Bierführer I H Cohrs für circa 80.000 M verkauft, ich blieb noch einige Zeit bei den Herren im Geschäft, Cohrs verheirathet sich mit der Schwester Stechmanns, und so ging das Geschäft fort, nachdem ich noch ein halbes Jahr bei denen beiden gedient hatte, nahm ich Abschied, da ich keine große Lust hatte, daß Destillationsgeschäft zu lernen, mir lag die Seefahrt im Kopfe. Nach verlaufener Zeit habe ich auch eine Heuer bekommen, auf einer Hamburger Galleas MINERVA als Koch, haben eine lange Reise nach England gehabt, es war sogar im Winter, bin daher sogleich durch die Mustermühle gekommen. Die zweite Reise bin ich als Matrose angemustert, habe da noch ein paar Reisen nach England mitgemacht. Als ich abmusterte bin ich sogleich auf eine Harburger Kuff JOHANNES Capt. Schon nach England angemustert, habe mehrere Reisen mit gemacht und bin von dort auf eine Hamburger Kohlenbrigg JOHANNES Capt. Block gemustert, auch hier habe ich einige Reisen mit gemacht, die Kohlen mußten damals die Mannschaft selbst löschen. Im Winter bin ich dann zu Hause geblieben, da es ein langer Winter war, habe von 1854 auf 1855 die Steuermannschule bei Cramer in Cranz besucht, konnte mein Examen aber nicht machen, da mir die nöthige Fahrzeit fehlte, mein Examen hätte ich gut bestanden, wenn ich die vorschriftsmäßige Fahrzeit gehabt hätte.

Im Frühjahr 1855 ging ich gleich auf die neue Blankeneser Brigg JULIANE Capt H Oestmann, die noch bei Fink in Blankenese auf den Stapel saß, als das Schiff vom Stapel lief, gingen wir nach Hamburg um Ladung für Montevideo & Buenos Ayres einzunehmen, als die Ladung eingenommen war, gingen wir in See, hatten sehr günstige Gelegenheit und passirten schon nach zwölftägiger Fahrt Madeira, hatten dann die Passatwinde die uns schnell nach dem Aequator brachten. Am ersten Pfingsttage 1855 Morgens passierten den Aequator, der Capitain schickte noch eine Flasche Kirschliqueur für die Mannschaft nach dem Logis, die Flasche war aber noch nicht entkorkt, als es hieß, Segel bergen, gaiten die Obersegel auf, während der Zeit lief der Leichtmatrose J H Benidt aus Cranz-Neuenfelde die Wanten hinauf nach der großen Rönraa, als er gerade auf der Raa war, kam ein schwerer Windstoß und beide Marsstengen brachen übers Eselshaupt. Benidt trieb hinten aus, er konnte aber nicht gerettet werden denn erstlich waren die Böte nicht in Ordnung, in der Passat hatten uns die ganze Zeit mit Malen, Mattenmachen & etc beschäftigt Benidt hätte gerettet werden können, wenn die Böte fertig gewesen wären, denn das Schiff lag wieder still, als die Böe vorüber war. Eine schwere Arbeit hatten wir, die Takelage an Deck zu kriegen, die Toppen hingen eben über die Regeling, es war kein Tau gebrochen, da alles neu war; wir mußten einige Tage bei Tag und Nacht arbeiten, bis wir die Takelage an Deck hatten, während der Zeit kamen wir auch nicht weiter mit unser Schiff, es macht wirklich kein Spaß solange in der Hitze unter dem Aequator herum zu treiben.

Als wir soweit fertig waren, machte der Zimmermann die Reservestenge fertig während der Zeit hatten wir die Segel wieder fertig, die halbe Vormarsstenge wurde wieder aufgesetzt, mußten aber zwei Reefen im Marssegel binden, die große neue Marsstenge wurde dann aufgesetzt, die Raen aufgebracht und die Segel angeschlagen, so konnte die Reise wieder fortgesetzt werden es war auch die höchste Zeit, denn erstlich an Deck zu nehmen und wieder aufzubringen erfordert eine lange Zeit, da das Schiff nie still liegt. Als wir mit Take-

lage fertig waren, setzten wir die Reise nach Montevideo fort, nach längerer Zeit erreichten wir ohne Unfall Montevideo, etwas Ladung wurde dort gelöscht. Um eine Vormarsstenge zu erhalten, glückte uns, da eine Hamburger Bark EINIGKEIT da lag, und eine Reservespiere uns überließ, machten eine Marsstenge daraus, nach Fertigstellung setzten die Vormarsstenge wieder auf, gingen dann nach Buenos Ayres um den letzten Rest dort zu löschen.

Als die Ladung gelöscht war, gingen wir wieder leer nach Montevideo, um dort Ballast ein zu nehmen, da wir nach Valparaiso befrachtet waren. Als der Ballast eingenommen war, ging es auf der Reise nach Valparaiso, es ging alles sehr gut bis Cap Horn, wo wir sehr widrige Winde hatten, es war gerade Winter dort und die schlechtesten Monate, und haben dort vier Wochen in Sturm, Schnee & Hagelböen herumgetrieben, für gewöhnlich hatten wir dichtgereeftes Großmarssegel bei, und dann noch die Luvschote festgemacht, die Bramstengen hatten wir an Deck gelaßen, dann kamen wir etwas vorwärts, und trieben auch wieder zurück, stampften eine Nacht auch noch den Klüverbaum ab, für gewöhnlich mußten uns festbinden, überhaupt der Rudersmann, zuletzt kamen wir um das Cap herum, und steuerten auf Valparaiso zu, wo wir nach einige Zeit ankamen

Wir lagen einige Tage in Valparaiso, um noch Ladung mitzunehmen, nach den Salpeterplätzen Pisagua Mixelones & Iquique, in Valparaiso hatten wir die letzte Nacht noch ein Erdbeben zu erleben. Als wir die Ladung gelöscht hatten, und Salpeter in den 3 Plätzen eingenommen hatten, früher mußten die Schiffsmannschaft den Salpeter mit der Schiffsboot an Bord bringen. Was sehr langweilig ging gingen wir unter Segel direkt nach Hamburg. Auf der Rückreise hatten wir bei Cap Horn sehr schönes Wetter und Leeseegel beigesetzt, hatten einen Mitsegler Amerikanischer Walfischfänger, der Capitain besuchte uns mit sein Boot, später brachte er noch 2 Säcke Weizenmehl, wir müssen wahrscheinlich sehr schlecht ausgerüstet gewesen sein, denn in Valparaiso ist das Mehl so billig, warum kauft er dort kein Mehl, es war ja ein Blankeneser Schiff, die bekannt sind. Nachdem wir uns dem Aequator näherten, wurde das Proviant immer knapper, und wurde uns knapp zu geteilt, als wir den Azoren näher kamen, lagen schon verschiedene von der Mannschaft krank an Skorbut darnieder, einige Matrosen und ich hielten noch den Kopf hoch, in den Knochen hatten wir nicht viel, I H Jonas Neuenfelderstraße und noch ein paar von der Mannschaft waren so elend, daß sie nicht gehen konnten, die Zähne saßen lose, es war ein Glück, daß wir nicht eine zu lange Reise hatten, denn damals waren 108 Tage Reise eine mittelmäßige Reise als wir in Hamburg ankamen, waren die Kranken bald wieder hergestellt, da Grünigkeiten die beste Medizin ist. Ersatz für den ertrunkenen I H Benidt haben wir nicht erhalten.

Als wir in Hamburg ankamen, erhielt ich sogleich den Gestellungsbefehl nach Stade zu kommen, da die Mannschaft früher die Ladung selbst löschen mußten, so mußte ich einen Schauermann nehmen, und ging nach Stade, wurde besichtigt und für dienstpflichtig befunden, es war aber schon ein Stellvertreter für mich im Fall ich nicht wieder kommen sollte für 800 M gekauft war, der Stellvertreter ein alter Soldat wurde auch angenommen, und ich konnte wieder an Bord gehen, und den Rest der Ladung löschen, und musterten dann ab, im Frühjahr 1856. Nach einiger Zeit gingen I H Jonas und ich auf einer Hamburger Bark ELISE RÜBCKE Capt Boysen am Bord, die nach New York mit Passagiere bestimmt war, in New York angekommen, traf ich meinen Bruder Jacob der schon lange Jahre von Hause weg war, wir kamen zugleich in New York an, und trafen uns den anderen Tag, er fuhr auf ein Amerikanisches Küstenschiff als Steuermann, er ist auch nicht wieder nach Hause gekommen, da er nach ein paar Reisen in New York gestorben ist, Geld, Zeug und etc hatte der Schlafbaas bei Seite gebracht und war somit verschwunden. Von New York gingen wir wieder nach Hamburg, löschten die Ladung und musterten ab, es war ein schönes Schiff, fuhren mit 25 Mann Besatzung. Nach einiger Zeit musterten Jonas und ich wieder auf ein amerikanisches Schiff ROWENA OF SAN FRANZISKA [ROWENA OF SAN FRANCISCO] bestimmt nach Belize,

Honduras um dort Mahagoni Holz nach Liverpool zu laden. Der Capt verheirathet sich noch vor Abgang des Schiffes in Hamburg mit ein Fräulein von Doovenfleth, die nicht englisch sprechen konnte, sie haben sich später verstanden gelernt. Das Schiff war 1000 Tons Register groß, fuhren nur mit 8 Matrosen vor dem Mast, es war viel zu wenig Mannschaft für ein Vollschiß, wir hatten überhaupt sehr viel Arbeit zu thun, erstlich war das Schiff etwas leck, die Pumpen waren verstopft, mußten ein Loch im Ballast graben, und das Waßer ausschöpfen. Die Ausreise war auch nicht besonders, im englischen Kanal flogen uns schon die Segel weg, und konnten gleich merken, was eine flau Mannschaft bedeute, kamen aber wohlbehalten in Belize an.

Als wir in Belize ankamen, erhielten wir Order nach Patook zu segeln, nach Beladung gingen zurück nach Belize um auszuklarieren. Der Capitain ein starker Trinker aber echter Amerikaner war an Land für gewöhnlich betrunken, so daß wir ihn des Abends an Deck hieven mußten, er starb auch noch in Belize und wurde dort beerdigt, seine Frau mußte von Bord gehen und ihr Heil weiter suchen, es waren einige Deutsche dort, wo sie sich an wenden konnte, was später aus ihr geworden ist, ist mir unbekannt.

Da unser erster Steuermann kein Examen durchgemacht hatte, wurde uns der erster eines englischen Schiffes als Steuermann jetzt als Capitain an Bord gesandt, wir weigerten uns aber mit so knapper Mannschaft wieder in See zu gehen, es waren grade fünf Matrosen dort eingetroffen und der Capitain heuerte diese an, für die Reise nach Liverpool, waren mit dem ausklarieren fertig und setzten die Reise nach Liverpool fort die auch glücklich vollendet wurde. Als wir mit der ROWENA in Liverpool ankamen, brachten wir das Schiff nach Birkenhead Docks, gingen an Land und wurden abgemustert. Vorläufig gingen Jonas und ich in eine Schlafstelle, nach einiger Zeit erhielt Jonas eine Heuer auf ein englisches Vollschiß nach Calcutta bestimmt, da dieses Schiff besetzt war, konnte ich nicht mitkommen, fand aber nach ein paar Tagen ein amerikanisches Schiff ROCKALL OF BOSTON, daß auch nach Calcutta bestimmt war. Es war ein gutes Schiff, hatten aber sehr viele Gegenschläge, so, daß wir von Liverpool nach Calcutta 150 Tage Reise hatten. Es fehlte uns zuletzt an Waßer, und bekamen des Morgens eine Taße Waßer für den ganzen Tag, nachdem wir im indischen Ocean mehr Regenböen hatten, fingen wir so viel Wasser auf, daß wir nicht mehr zu dursten brauchten. Der Capitain hatte sich auch bös versehen, daß er kein Tobak mitgenommen hatte, als wir einige Tage in See waren, verlangte die Mannschaft Tobak von den Capitain, der hatte es aber vergessen, Tobak aus dem Bond mit zu nehmen, es ließ sich nichts dabei machen wir waren ja in See, Die Engländer und Amerikaner rauchen gerne ihr Pfeifchen, es wurden zuerst Theeblätter, Kaffee Dick und Werg geraucht, zuletzt wurde das rauchen ganz aufgegeben, ich konnte mich nicht viel auslassen, da ich alleiniger Deutscher war. Als wir Calcutta erreicht hatten, wurde die Ladung von der Mannschaft gelöscht daß Schiff gereinigt und gemalt, die Schiffe müssen dort lange liegen, bis die Ladung complet ist, und können Monate auf hingehen, bis das Schiff beladen ist. Der Capitain gab uns auch zu verstehen, da das Schiff lange liegen muß, jeder der Lust hat an Land zu gehen, der konnte gehen und da wir bange waren, daß die Offiziere uns mit Arbeit überhäufte, war es besser für uns wir gingen, denn die verdiente Heuer wurde nicht bezahlt, jeder Matrose verlor circa neun Pfund Sterling, da wir schon zwei Monate Gage in Liverpool erhalten hatten, ein, schön Stück Geld für den Capitain, daß er in seine Tasche steckt. Da circa die halbe Mannschaft das Schiff verließ, wir wurden abgemustert, und jeder konnte gehen, wohin er wollte. Weihnachten lag ich in der Schlafstelle in Calcutta, daß englische Schiff wo Jonas an Bord war, lag auch noch dort, Abends mußte ich mit an Bord, da große Tafel gegeben wurde, daß Zwischendeck wurde gedeckt, die Offiziere, Freunde, Eingeführte und die ganze Mannschaft nahm Theil daran.

Gleich nach Weihnachten wurden für den Krieg Leute angeworben, einige meiner Schiffskollegen und ich ließen uns auch mit anwerben in die Naval Brigade für fünf Pfund

pro Monat, Jonas ließ sich auch mit anwerben, da er aber nicht frei vom Schiff war, so mußte er desertieren, daß ihm auch gelang, als wir aber am Neujahrstage von Calcutta nach den Inneren Indiens abfahren wollten, wurden die Angeworbenen revidiert, und die englischen Offiziere von seinem Schiff kriegten ihn zupacken, und brachten ihn wieder auf sein Schiff zurück, was später aus ihm geworden ist, ist mir nicht bekannt geworden. Als wir am Neujahrstage von Calcutta abfahren waren wir circa 150 Angeworbenen aller Nationen, wurden in einen großen Leichter gepackt, mit einem Schleppdampfer davor, und dampften den Ganges Bramaputra hinauf, am Tage dampften wir, des Nachts lagen wir still, am Tage mußten wir exerzieren, fechten, Gewehrübungen machen. Die erste Station die wir erreichten war Dacca wo wir einen Tag liegen blieben, dann ging es weiter bis Assam, wo wir nach dreizigtägiger Fahrt landeten, es sind uns während der Fahrt einige Leute an der Pest gestorben, die wir des Morgens erst beerdigen mußten, auch von meinen Schiffskollegen sind einige gestorben. Von Assam wurden wir nach den Inneren geschickt nach Gowhatty, wo wir uns einige Zeit aufhielten, von Gowhatty gings nach Sybsago, dort mußten wir auch einige Zeit verweilen, bis wir nach einiger Zeit nach Debrigarte die letzte Station beordert worden. Debrigarte war ein ziemlich großes Dorf von Indianer, die erste Zeit konnten wir keinen Menschen sehen, die Indier versteckten sich vor uns, überhaupt da wir noch Feinde waren, es dauerte aber nicht lange, so waren wir die besten Freunde und verkehrten zusammen. Bei der Umziehung von einen Platz zum anderen, brauchten wir nicht zu marschieren, sondern die ganze Bagage, Kanonen, Proviant und Mannschaften wurden auf Elefanten gepackt und so wurden wir weiter transportiert. Da es am Tage zu heiß war, mußten wir immer bei Nacht transportiert werden, wenn kühl auch bei Tage. Mußten auch vorsichtig sein, daß wir nicht von unseren Feinden überrumpelt worden, denn unsere kleine Schar hätte doch nicht dagegen sich wehren können. Denn der Indier ist ein guter Soldat, und wir waren doch nichts. An Mannschaften waren wir zuletzt auch nicht sehr stark mehr, viele lagen krank und einige waren schon gestorben, so, daß unsere Truppe zuletzt sehr klein war. Als wir einige Zeit im Debrigart, Assam stationiert gewesen waren, wurde uns auch der König oder Gouverneur von Oude von den Engländer als Gefangene zu gesandt, der auf den Kriegsschauplatz gefangen genommen war, er soll sich im Krieg sehr schlecht betragen haben, und viele Mordthaten begangen haben. Wir haben diese[n] Bandit lange Zeit in Gefangenschaft gehabt, mußten immer mit geladen Gewehr Posten bei ihm stehen, er hat uns sehr viel Arbeit gemacht, hat auch manchen Rippenstoß von uns bekommen, wenn wir ihn irgendwo hinführen mußten. Später wurde uns auch sein Minister von den Engländern zu gesandt, der war auch nicht besser als sein König, den wir nur für eine Nacht scharf bewachen mußten, es wurde sogar ein Doppelposten ausgestellt. Zur selben Zeit kam auch die Nachricht von der englischen Regierung, die beiden am nächsten Morgen aufzuhängen. Am anderen Morgen wurde der Galgen fertig gemacht, daß Fallbrett hergestellt, die seidenen Tauen wurden mit Wachs geschmiert, damit sie besser zuziehen, sämtliche Kanonen und was sonst noch dazu gehört, wurde nach dem Richtplatz hingeschafft, geladen und praktisch hingestellt, wir waren uns auch nicht ganz sicher vor die Indier. Als alles dazu fertig war, nahmen die beiden Verbrecher und führte die zum Galgen. Die beiden hatten sich lange nicht gesehen und hatten es sehr wichtig mit einander, wir konnten aber nichts verstehen, da die beiden bengalisch sprachen. Als die beiden den Galgen bestiegen hatten, wurde commandiert, den beiden die Schlingen um den Hals zu legen, dieses wurde im Nu ausgeführt, sodann wurde Order gegeben, daß Fallbrett zu lösen, daß auch sogleich geschah, den beiden Verbrechern waren das Genick gebrochen, die Zunge hingte aus dem Munde heraus, sie drehten sich durch den Fall noch einige Male herum, und das Lebenslicht war erloschen.

Einen König gab es nicht, nur einen Vicekönig, die Gouverneure gaben sich selbst den Titel König.

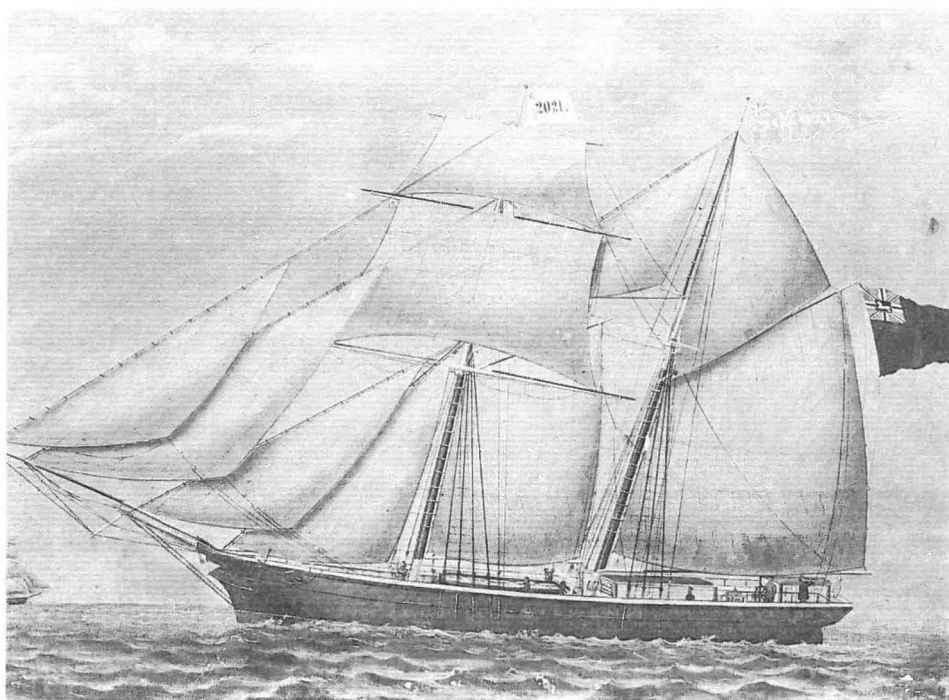
Abends nach Sonnenuntergang wurden die beiden Leichen abgeschnitten. Eine Gruft war schon gemacht, und Abends wurden die beiden Verbrecher auch noch beerdigt. Als ein Glück ist es zu betrachten, daß die Indier uns nicht angriffen, da der Hinrichtungsplatz voll von Indier, Frauen und Kinder stand, hätten die angegriffen, so wäre wol keiner von uns am Leben geblieben, da unsere Truppe zu klein war. Denn die Indier waren unsere Feinde, des Abends zogen wir wieder mit Kanonen & etc. nach der Kaserne ab, auch die Indier gingen wieder nach Hause, als wenn nichts passiert wäre. Die Kaserne lag mitten im Dorf, sodaß wir den Leuten ungefähr kannten. Als wir das erste Mal dort eintrafen, haben wir die ersten 14 Tage keinen Menschen auf der Straße gesehen, da die Leute bange vor Engländer waren. Der König und seine Minister haben sich sehr viel zu Schulden kommen lassen, sonst wären die nicht gehängt worden. Die Greuelthaten die damals in Indien passirt sind, sind nicht zu beschreiben, der Krieg hat viele Menschen gekostet, denn es war kein europäischer Krieg, sondern ein Krieg mit wilden Leuten, die sogenannten Seepris. Wir hatten ein sehr strenges Commando und mußten viel exerzieren, des Sonntags war große Parade, der Capitain nahm die Parade ab, steckte sein weißes Taschentuch im Gewehrlauf, fand er Schmutz darin, so wurde derjenige bestraft, es sind überhaupt während der Zeit viele Leute hart bestraft, indem sie auf der Kanone gebunden und mit einer neunsträngische Peitsche durchgepeitscht wurden, dieses aber nur eine Ausnahme, die hatten sich auch danach betragen, im übrigen hatten wir es ganz gut, der seine Pflicht that. Als der Krieg nahezu beendet war, ersuchten wir den Captain um unseren Abschied, nachdem wir circa ein Jahr in der Naval Brigade gedient hatten, es wurden einige entlassen, einige mußten noch bleiben, um den Magistrat zu schützen, Wir waren froh aus der Pesthöhle heraus zu kommen. Von Debrigar wurden wir über Land nach dem Bramaputra Fluß befördert, wo uns ein Dampfer aufnahm und nach Calcutta brachte, daß nicht lange dauerte, da der Strom immer abgehte. In Calcutta erhielten wir unsere verdiente Heuer und waren somit wieder auf freien Füßen. Zu bemerken ist noch, daß einige von uns am Leben geblieben sind, vor allem von meinen Schiffskollegen, ich bin Gott sei Dank glücklich durchgekommen, da weder Pest noch Cholera mich belästigt hat, auch von den wilden Thieren bin ich verschont geblieben, da Schakale und Schlangen immer in unserer Nähe waren. In Calcutta ging ich in Sailors Home, um dort leichter ein Schiff nach Europa zu bekommen, ich ging auch wieder zu der alten Schlafstelle um meine Seekiste zu holen, aber der Schlafbaas mitsammt meiner Kiste waren nicht anzutreffen, der Schlafbaas war ausgekniffen und ich hatte das nachsehen. Es waren viele werthvollen Sachen darin, die ich so bei kleinem gekauft hatte, ich hatte die Kiste bei der Inlandreise den Schlafbaas übergeben, um bei der Rückkunft wieder abzuholen.

In Sailors Home bekam ich noch das kalte Fieber, ging jeden Morgen nach den Hospital zum Doctor, und nach einigen Tagen war ich wieder hergestellt, musterte auf ein englisches Vollschiff JASON OF GREENOCK nach London, es war ein guter Segler von 1500 Register Tons so daß wir mit 99 Tage Reise in London eintrafen, es war ein gutes Schiff, da ich allein Deutscher war, hatte ich nichts zu klagen. In London, als das Schiff festgelegt war, ging die ganze Mannschaft an Land, mehrentheils in Sailors Home, wurden auch bald abgemustert, und waren somit frei.

Da ich schon über drei Jahre von Hause war, dachte ich wieder nach der Heimath und ging mit der COUNTES OF LONSDALE nach Hamburg. Als ich zu Hause kam, ging ich gleich nach Grünendeich zur Steuermannsschule beim Lehrer Porath. Das Lernen fiel mir nicht schwer, da ich schon die Steuermannskunde im Jahre 1854–1855 bei H Cramer Estebührger Cranz durchgemacht hatte, zu Weihnachten 1860 habe ich mein Examen abgelegt.

Meine erste Reise als Steuermann war an Bord der Estebührger Gallias ANNA CATHARINA Capt. J. Hennings nach England und Ostsee und Nordsee und bin wieder abgemustert.

Meine zweite Reise war auf einem Blankeneser Schoner WISCH Capt. H Schuldt nach Rio



Der Schoner MARGARETHA. (Nachlaß Hein Rahmstorf)

do Sul und zurück nach Hamburg, hatten eine lange Reise, daß Proviant wurde knapp auf der Rückreise so daß jedem der Proviant knapp zu geteilt wurde, die Leute mußten hungern, sogar ich als Steuermann bekam jeden Tag mein Gewisses. Es ist wahrscheinlich davon gekommen, daß der Capitain seine Frau an Bord hatte, und durch die Mannschaft gespart werden müßte.

Im Frühjahr 1862 habe ich selbst einen Schoner bestellt, der Schoner wurde bei H. v. Cölln in Finkenwärder bestellt und wurde auch im Herbst 1862 fertig, er hatte eine Länge von 72 Fuß im Kielkupferfest und hat circa 36.000 Mark gekostet nach See, er war ein guter Segler und ein sehr gesundes Schiff von Holz etc.

Die erste Reise ging nach Jacmel, Haity, im Kanal hatten wir einen schweren Sturm, sodaß viel Eisenbeschlag brach, konnten aber deshalb die Reise vollenden, von Jacmel gingen mit Caffee nach Genua via Gibraltar vor Orders, löschten die Ladung dort. In Genua erhielt ich Fracht nach Tampico Mexico als Fracht Papier, hatte eine rasche Reise. In Tampico angekommen, löschten die Ladung auf den See, da eine große Barre vor Tampico lag. Als ich in Tampico lag starb mir mein Steuermann Peter Mügge aus Stade, der auch mein Kollege in der Steuermannsschule war, brachten ihn ans Land und begruben ihn, er war schon eine ziemliche Zeit krank, und wollte ihn schon in Genua nach Hause schicken, er wollte es aber nicht. Die Ursache der Krankheit war, daß er zuviel Gift als Steuermann bei Joh. Kreft genommen hatte, da er dort krank gewesen war.

Als die Ladung Papier dort gelöscht war, einen Steuermann hatte ich schon wieder bekommen, ein Däne, der in Tampico an Land war, segelten wir nach Matamoros am Rio Grande Fluß, um Baumwolle nach Liverpool zu laden, mußten eine ziemliche Zeit da liegen, da der amerikanische Krieg ausgebrochen war, die Baumwolle wurde vielfach gestopft, sodaß sie nur spärlich aus dem Inlande kamen. Nachdem die Ladung an Bord war, setzten

Buenos Ayres.

Januar 1867		An Octavio Rossi Schiffsmakler		
für das Register offen		Papier	250	
" " " festschauen		" "	250	
Brasilianischer Consul				14
Kleinvieh-Kaufung für 2800 Cyt a 10				28
Commission an 2800 Cyt a 3 mal mit 5% auf				
Rio de Janeiro \$ 100. 2 1/2%				27 50
a. B. 25 Papier		600		24
				93 50
Lootgeld auf der ersten Rade				10
Schiffshändler A. H. Echell mit Kaufung		\$ 330		
Johannsen's Consul Sammann		" 80		
Pflanzensammler		" 230		
a. B.		\$ 640		27
				180
				50 00
				217 50
				38 00
April 2, 1867		Herrn Franklin & Comp. Rio, Janeiro		
1 arab. Fuder	5.440	6 med. Lampioel	16.000	22. 140
3 med. Molasses	3.500	3/4 d. Segelgarn	2.600	6 100
4 Tied Bohren	7.000	4 Tied Erbsen	7.500	14 500
6 Hind Besen	1.670	2 Uberschlüssel	400	2 070
Attest am Hospital	760	Niger Lohn	480	1 240
Kaffeebrenner repariert	2.400	1 Putze repar	960	3 360
6 d. Taback	9.800	Matsches	1.280	10 880
250 Matten	25.000	Despache	2.940	27 940
1000 Kld Holz	20.000	Conferent d. Desp	560	20 560
1 Korb Kartoffeln	5.000	Advance 1 Matr	25.000	30 000
Dr. Schrecker	5.000	Kauer	62.800	67 800
Einblasieren	47.500	Dampfboot	50.000	97 500
4 Flagge	4.000	4 pipen Wasser	5.200	9 200
2 kleine fefig. Flaggen	1.280	" "	"	1 280
				314. 670
Am 4ten Behl für 120 d. Landete	43.000	Schlachtermischer	17.000	60 000
1 1/2 Stein bohren	26.000	100 Matten	10.000	36 000
Eisenkammer Visite	6.000	Kauf 1 1/2 Mannsch. Gage	20.000	26 000
Schiffmannsch. f. f. f.	30.000	Raffgelder, ect	33.260	63 260
				499 930

Aufstellung der Betriebsausgaben für den Schoner MARGARETHA von Kapt. Hein Rahmstorf aus dem Jahre 1864. (Nachlaß Hein Rahmstorf)

1864

Chulabau in Bridgwater. £ 1 0

Aug 24	Leaden John Williams	4		
	Waugettsff King	7		
July 2	John Rodgers - Matrona Mary apt	8		
" 3	Joseph Goldner Mining		8	8
	Postage		5	
	Report für die zwei Ant. Kammern	1	1	
	Rechnung für das Schiff	2	6	
	Für das Schiffen	1	11	9
	Leaden in		15	
	Leaden. Leaden		5	
	Waugettsff King Cardiff	4		
	3 Arbeit. Leaden		3	6
	Summe von den Leaden £ 319 16 5 % £ 319 11 6d	15	19	9
	Aufz. von Leaden in Bridgwater	10		
	— — — — — Queenstown	8	16	
	Postage		2	6
	2. Aufz. von Leaden		1	
	Für Leaden		6	
	Für freies Schiff		18	11
	Leaden über Mary Cardiff	1	2	
	£ = 67	12	16	
	On Leaden 76 Tonne 7 Ton Leaden 80% = £ 305.81.0d			
	9 " 13 " Leaden 80% = 14.9.6			
	Gratification	5.0.0		
	Waugetts in Queenstown für Leaden	4.0.0		
	Für Leaden in Liverpool	40.0.0		
	£ 368.17.6d	368	17	6
	Leaden in die Hache £ 48.9.7d			
	Aufz. von Leaden in Bridg 300.0.0			
	£ 348.9.7d			
	Für Leaden an Leaden = £ 20.7.11d			
	£ = 301.15.5			
	Für Leaden zu Leaden 200.0.0	200	—	—
	£ 101.15.5			

wir die Reise nach Liverpool fort, hatten eine schöne Reise, Hinr. Fick war drei Wochen vor mir ausgegangen, und ich kam einen Tag früher in Liverpool an. Als meine Ladung gelöscht war nahm ich sogleich wieder Ladung ein nach Rio de la Hascha, Westindien. Die Ladung war bald eingenommen, und setzten die Reise fort, wir kamen auch nicht weit, als ein schwerer Sturm einsetzte, und ich gezwungen war Holihæd anzulaufen, es kamen viele havarierte Schiffe binnen, dreizehn große Schiffe gingen Strand auf, die mehrsten Schiffsleute ertranken, es war keine Rettung möglich, habe cirka 5 Wochen auf gute Gelegenheit gewartet, bis zuletzt die Zeit kam, alle Schiffe lagen dort so lange bis besseres Wetter eintrat. Es war im Winter und der St Georg Canal ist ein schlechtes Fahrwasser. Im Gulf von Bisquai hatten wir wieder sehr stürmisch Wetter so daß uns der Fockmast brach, retteten was zu retten war, haben 14 Tage unter kleinen Segeln in der Bucht herumgetrieben, bis es uns zuletzt gelang, Lissabon zu erreichen, ging in Havarie dort, um einen neuen Mast zu bekommen, es dauerte auch nicht lange, so war der Mast fertig, beim Einsetzen des Mastes fiel der Leichtmatrose Jacob Lüdders Deichende Neuenfelde aus dem Großmast, wir brachten ihn sogleich nach dem Krankenhause, er ist nicht wieder zur Besinnung gekommen, da die Schädeldecke zu sehr gelitten hatte, und ist bald darauf gestorben. Als die Reparatur fertig war, setzten wir die Reise nach Rio de la Hasche fort, nach Ankunft wurde die Ladung gelöscht, erhielten Ballast und mußten nach der indianischen Küste bei Maracaiba versegeln, um Dividivi [Gerbstoff] nach England zu laden. Die Ladung wurde einen Supercargo von den Indianern verkauft, nicht mit Geld, sondern allerhand Nippsachen, als Scheren, Cattun, Reis und sonstiges. Beim Tausch erhielt jeder ein Glas Rum mit Wasser vermischt, als der Rum alle war, kamen keine Indianer mehr mit Dividivi.

An Land konnte man nicht liegen, da kein Hafen da war, und mußten die Indianer mit Fahrzeugen an Bord gebracht werden, der Dividivi wächst auf Bäumen, jeder hatte eine kleine Partie, es waren manch mal 100 und mehr zur gleichen Zeit an Bord, und war auch sehr gefährlich für uns im Fall Streit ausgebrochen wäre. Waffen durften sie nicht mitbringen, es waren doch immer Wilde, wir lagen cirka eine deutsche Meile vom Land entfernt, an Land konnten wir nicht gehen, da es zu gefährlich war. Es waren noch 60.000 Indianer dort. Wir gingen also wieder nach Rio Hasche zurück, um den Rest der Ladung einzunehmen, daß auch nicht lange dauerte, und setzten unsere Reise via Queenston nach Bridgewater fort. Nach Entlöschung in Brigdewater gingen wir nach Cardiff um Kohlen nach Sanct Thomas zu laden, hatten eine schöne Reise, und die Kohlen waren auch bald gelöscht. Als die Ladung gelöscht war wurde Ballast eingenommen, um nach San Jago de Cuba zu versegeln und dort Tobak nach Bremerhafen zu laden. In San Jago war es damals sehr ungesund, nach ein paar Tagen starb schon ein Matrose am gelben Fieber, als Ersatz hatte ich einen Neger angemustert, den ich aber bei Ankunft in Bremerhafen nach Cuba zurück schicken mußte, er hatte niemals Schuhe und Strümpfe getragen, und lief barfuß in Bremerhafen auf der Straße, und das im strengen Winter, 1865. Ich hatte ihn Fußzeug und Strümpfe gekauft, aber er konnte sie nicht tragen, es war auch gerade Gelegenheit nach Cuba, sonst hätte es mir viel Geld gekostet als Passagier. Als die Ladung Tobak gelöscht war, bin ich nach Hamburg gegangen, da ich von Hamburg nach La Guaira befrachtet war. Es war ein strenger Winter und mein war das letzte Schiff, daß in Hamburg ankam, da die Elbe zufrohr.

Als ich die Ladung einhatte, war die Elbe wieder Eisfrei, und setzten die Reise nach La Guaira fort. Nach Ankunft in La Guaira wurde die Ladung gelöscht und Caffee nach Triest zu laden. Von Triest ging ich mit Mehl nach Rio Grande do Sul, und von dort mit Häuten nach New York, in New York kam ich gerade im Winter an, löschte die Ladung in Brooklin, erhielt dort neuen Kupfer, daß sehr kostspielig war, und nahm Stückgut nach La Guayra und Porto Caballo an. Von La Guayra ging ich mit Caffee nach Hamburg im Jahre 1866. Von Hamburg ging ich mit Stückgut nach Montevideo und Buenos Aires, löschte dort die

Ladung und wurde befrachtet nach Nova Paysandu um dort getrocknetes Fleisch nach Brasilien zu laden, als ich dort ankam, war noch kein Stück Vieh geschlachtet, die Saladera [Anlage zum Einsalzen von Rindfleisch] war neu angelegt, und mußten circa 60 Tage dort liegen, bis die Ladung complet war, als ich mit der Ladung fertig war, erhielt ich die Order Rio de Janeiro vor Order anzulaufen. Als ich in Rio de Janeiro ankam, sollte die Ladung dort bleiben, habe 67 Tage dort gelegen bis die Ladung gelöscht war, die 67 Tage wurden mir als Liegegeld bezahlt. Von Rio de Janeiro ging ich mit Caffee nach Hamburg und kam im Juni 1867 dort an. Von Hamburg ging ich mit Stückgut nach Port au Prince ein sehr ungesunder Platz damaliger Zeit, die ganze Mannschaft lag am gelben Fieber darnieder, ein Leichtmatrose starb nach ein paar Tagen an Land, die anderen Leute wurden durch den Doctor soweit wieder hergestellt, als die Ladung completiert war, dort nicht länger bleiben mußten, für den verstorbenen Mann wurde ein Neger angeheuert, wir konnten mit Noth die Segel setzen und Anker aufhieven, es half aber nichts, wir mußten aus den Fieberloch heraus, die Leute besserten sich auf See wegen der frischen Luft, und ich kann mir gar nicht vorstellen, daß ich das Leben noch behalten habe, ich mußte die Ladung in Empfang nehmen, die Schiffsleute aufpassen wie kleine Kinder, aber Gott sei Dank mir hat nichts danach gefehlt. Als wir einige Tage auf See gewesen waren und zwischen Hayti und Cuba durch gesegelt waren, hatten wir einen Orkan, wir waren grade nicht im Centrum, doch nicht weit davon, wir mußten ganz kleine Segel machen, es war ein Glück, daß die Leute soweit wieder hergestellt waren, daß Centrum ist mehr in Sanct Thomas gewesen, wo soviele Schiffe gestrandet sind und viel Menschenleben verloren gegangen ist, auch ist Nibbe seine Brigg aus Cranz mit alle an Bord verloren in St. Thomas. Wie in Hamburg der Orkan bekannt worden ist, wollte mein Schiffsmarkler das Schiff noch etwas höher versichern, aber die assurance war in dem Glauben mein Schiff war auch verloren und wollte nichts mehr versichern, bis ich zuletzt wohlbehalten in Antwerpen eintraf im Januar 1868. In Antwerpen habe ich eine Zeitlang gelegen, da es Winter war, nachher bin ich in Ballast nach Cadiz gegangen, von dort mit Salz nach Rio Grande do Sul, von Rio Grande bin ich wieder mit Häuten nach Havre gegangen. Nach Entlöschung bin ich in Ballast nach Swansea und mit Kohlen wieder nach Cadiz gesegelt, und mit Salz nach Rio Grande und von da mit Salzhäute via Falmouth nach Hamburg Ankunft August 1869.

Von Hamburg bin ich wieder mit Stückgut nach Rio Grande gesegelt und von Rio Grande direkt nach Marseille. Als wir in Marseille ankamen, war der deutsch-französische Krieg ausgebrochen, es war im August 1870 als ich in Marseille eintraf, ich hatte die französische Flotte bei Malaga passirt, hatte auch keine Ahnung von Krieg. Ich bin am hellen Tage zwischen die Flotte durchgesegelt, keiner hat sich um mich gekümmert, mir konnte auch keiner was anhaben, da ich nach Frankreich Ladung an Bord hatte.

Die Ladung Häute waren schnell gelöscht und Ballast eingenommen, und war somit See-klar, es war furchtbar unruhig dort, die Truppen von Afrika zogen alle in Frankreich ein, direct nach dem Kriegsschauplatz, daß Leben war man dort nicht mehr sicher, ich machte, daß ich meine Fracht bekomme, um so schnell wie möglich aus den Hafen zu kommen, der Freipaß nach Hamburg war mir von Paris aus zugestellt, ich nahm einen Schleppdampfer an, der mir nach See brachte, die noch fehlenden Segeln wurden auf See angeschlagen. Ende August bin ich von Marseille nach Hamburg abgegangen, als ich auf der Höhe von Gibraltar war, kehrte ich in Gibraltar ein, ging an Land, und hörte, daß Napoleon am 2. September gefangen war, es war am 7. Sept. als ich Gibraltar anlief, alle Leute redeten mir dort zu bleiben, da der Krieg nicht mehr lange anhalten kann, der Krieg hielt aber noch eine ziemliche Zeit an, und habe noch bis zum 3. Februar 1871 in Gibraltar gelegen, von Gibraltar bin ich wieder nach Cadiz gegangen und habe Salz nach Rio Grande do Sul eingenommen, die Deutschen Schiffe lagen noch dort wie ich sie 1870 verlassen hatte.

Von Rio Grande ging ich nach Montevideo mit Ladung, von Montevideo in Ballast nach Paranagua um Jerba Matthee nach Rosaria via Montevideo zu laden. Von Rosaria wurde ich mit Häuten nach Hamburg befrachtet und kam im Januar 1872 als letztes Schiff wegen Eises in Hamburg an. Von Hamburg ging ich im April 1872 nach Pernambuco von dort nach Montevideo und Buenos Ayres mit Ladung, von dort nach Porto Alegre und zurück mit Ladung, dieselbe Fahrt machte ich zweimal. Von Buenos Ayres wurde ich nach Paysandu gesandt, um getrocknetes Fleisch nach Brasilien zu laden, als ich dort ankam, war noch kein Stück Vieh geschlachtet, die Saladera war neu aufgebaut aber noch nicht fertig. Nach circa 60 Tagen war meine Ladung so ziemlich complet, ging in See nach Rio de Janeiro um dort zu löschen, habe noch 67 Tage in Rio Janeiro gelegen bis die Ladung gelöscht war, es waren 67 Liegetage, es machte eine gute Fracht. [Die Wiederholung dieser Mitteilung, vgl. S. 12f., entspricht dem Original.]

Von Rio Janeiro bin ich in Ballast nach Paranaguam gesegelt, um Matthee nach Buenos Ayres zu laden, die Ladung wurde dort gelöscht und war wieder befrachtet in Ballast nach Patagones, Rio Negro um Fleisch nach Rio Janeiro zu laden, mußte dort ebenfalls meine Liegetage abliegen bis die Ladung complet war.

Als die Ladung eingenommen war, gingen wir den Fluß hinunter nach der Barre, der Wasserstand war nicht sehr günstig und mußten noch ein paar Tage warten, bis zuletzt Waßer genug da sein sollte, erhielten zwei Lootsen um das Schiff über die Barre zu lootsen. Als wir über die Barre gingen, stieß das Schiff einige Male auf Grund, so daß es leck wurde, ich hatte mir den Leck aber nicht so schlimm vorgestellt, als er war und blieb in See, hatten conträren Wind und mußten kreuzen. Als wir einige Tage in See waren, wurde der Leck immer schlimmer, sodaß mit den Pumpen das Schiff nicht mehr gut lenz zu halten war, Montevideo konnten wir nicht als Nothafen erreichen da der Wind contrair war, wir waren alle schlapp von den vielen Pumpen, hielten einen Schiffsrath, entweder umkehren oder ersaufen es wurde beschlossen umzukehren nach Patagones, da kein anderer Hafen zu erreichen war, die Barre wurde auch bald mit guten Winde erreicht, kamen auch gut über die Barre, und gingen wieder nach dem Landungsplatz. Die Ladung wurde gelöscht, aber der Leck war nicht zu finden, er mußte unter den Kupfer sein. Da dort keine Anstalten sind, Schiffe zu reparieren, so mußte die MARGARETHA condemnirt werden, die Ladung wurde in ein anderes Schiff verladen, und mein Schiff wurde in Auktion für die Assecurandeuern öffentlich verkauft.

Meine Schiffbesatzung wurden in Patagonien abgemustert und mit einer Entschädigung entlassen, da sie dort wieder Beschäftigung erhielten, der Steuermann bekam dort wieder eine Hwer nach Europa, nachdem dort alles geregelt war, nahm ich Passage als Passagier mit dem Dampfer PATAGONES nach Buenos Ayres. In Buenos Ayres lag der Dampfer RIO, Capt. Lorenzen, nachdem ich meine Sachen (Havarie) beendet hatte, nahm ich ein Billet 2. Classe auf den RIO nach Hamburg, (einer der sein Schiff verloren hatte, bezahlt nur den halben Preis), so kam ich denn in der ersten Kajüte für den halben Preis, liefen nach Montevideo, Santos, Rio Janeiro und Lissabon und erreichten Hamburg den letzten Mai 1874 nach 40 tägiger Reise. Ich kam des Morgens zu Hause, und erfuhr, daß meine Schwiegermutter im Herbst 1873 verstorben war, ich blieb zu Hause, und nahm das Grundstück für 12.000 Mark Courant und das Binnen Grundstück für 1000 Crt über.

In November 1862 von Hamburg gefahren mit MARGARETHA

An Hamburg gewesen im Januar 1865 Juni 1866 Juli 1867 Februar 1872

In Person ohne Schiff zu Hause gekommen 30. Mai 1874



Der »Finkenwärder Hof« 1930. Postkarte

Anonymer Bericht über das Schicksal von Heins Bruder, Jacob Rahmstorf

Am 1.12.1856 teilt der Hausmann Jacob Stehr aus Vierzigstücken dem Amte New York mit, daß sein Stiefsohn Jacob Rahmstorf vor sechs Jahren als Schiffer nach New York gegangen sei und nun dort verstorben sein muß, jedenfalls wäre ein an ihn gerichteter Brief mit dem Vermerk »verstorben« zurückgekommen. Stehr wünscht Gewissheit über den Todesfall zu erhalten, Erhebung beim Konsulat festzustellen und beantragt, daß ihm der Nachlaß seines Stiefsohnes zugesandt wird. Über den Verbleib des Jacob Rahmstorf aus Vierzigstücken berichtet der hannoverische Konsul aus New York am 24.3.1860, daß Jacob Rahmstorf gegen Dezember 1856 an Bord der amerikanischen Bark DORAS C. YEATON auf der Reise von New York nach Marseille eines gewaltsamen Todes von der Hand des Steuermannes Hurd gestorben sei. Jacob Rahmstorf wohnte bei dem berühmten Heuerbaas John Brown; 44 Oakstreet in New York und dieser bestätigt den Tod.

In der Sache Rahmstorf wird John Brown am 19.2.1857 in New York verhört. Er sagt aus: »Jacob Rahmstorf ist bei mir im Jahre 1856 in Kosten gewesen. Er hat mein Haus im Dezember 1856 verlassen, um als Matrose auf die amerikanische Bark zu gehen. Seine Anmusterung hat Jacob bei dem amerikanischen Schiffsmarkler Davis (Southstreet 111) unterschrieben. Zusammen mit ihm kamen noch drei andere Matrosen und der Holsteiner Johann Carstens, die ebenfalls alle bei mir wohnten, an Bord des Schiffes. Im Jahre 1857 sind die drei Matrosen auf Veranlassung des amerikanischen Konsulates mit der Bark MATHILDE aus Marseille nach New York zurückgekehrt. Sie haben mehrere Monate als Gäste an Land gelegen.«

Weiter sagt Brown aus, daß er von ihnen weiß, daß Rahmstorf von dem Obersteuermann einige Tage nach Abgang von New York erschossen wurde und sich der Mörder, laut Bericht der Matrosen, in Marseille geflüchtet habe. Als Jacob Rahmstorf 1856 bei ihm wohnte, habe dessen Bruder ihn besucht; ein ebenfalls bei Brown wohnender Hamburger Matrose habe angegeben, Hein Rahmstorf zu kennen und versprochen, diesen, wenn sie in Hamburg zusammentreffen sollten, Mitteilung über den Tod seines Bruders zu machen mit Rücksicht auf die Familie aber die traurige Veranlassung des Todesfalles zu verschweigen. John Brown weigerte sich jedoch entschieden, seine Aussage zu beeidigen oder an Eides statt mittels Handschlag zu bekräftigen, da dies angeblich gegen seine Grundsätze verstieße. Auf dem Weg über das Shipping Office wird später festgestellt, daß in New York außer Jacob Rahmstorf und dem beschuldigten Steuermann noch insgesamt 10 Matrosen an Bord des Schiffes gekommen sind. Die zu dem Vorfall befragten Matrosen beschreiben Jacob Rahmstorf als circa 28 Jahre alt, 5 Fuß 10 Zoll groß, dunkelhaarig und mit gebräunter Gesichtsfarbe und sagen zu dem Vorgang der Ereignisse folgendes aus:

Am 25. 12. 1856 verließ die Bark DORAS C. YEATON den Hafen von New York. Fünf Tage später kam es am Nachmittag zu einem Streit zwischen dem Untersteuermann Charles H. Clough und dem Matrosen Jacob Rahmstorf. Clough beschuldigte Rahmstorf, nicht imstande zu sein, ein Marssegel ordnungsgemäß einzureffen; als er es ihm zeigen wollte, erwiderte Rahmstorf, daß er nicht an Bord gekommen sei, um dieses von einem Untersteuermann zu lernen.

Der Obersteuermann Hurd stand während dieses Wortgefechts auf dem Achterdeck und rief zu den Streitenden hinauf: »Was ist denn da oben los?«, doch beide antworteten ihm nicht. Rahmstorf ging an die Marstenge und äußerte dem Untersteuermann gegenüber etwas wie »Verdammte Narren.« Worauf dieser sagte: »Schon gut; warte bist du wieder an Deck kommst.« Clough war zuerst wieder an Deck und als wir anderen alle wieder herabkamen, war er im Gespräch mit dem Obersteuermann. Wir stellten uns an der Großluke auf und erwarteten neuen Befehl, da kam der Untersteuermann auf unsere Gruppe zu, ergriff Rahmstorf am Kragen und rief: »Was hast du da eben auf der Marsrah gesagt?« Der Obersteuermann Hurd trat gleich dazu und schrie: »Das ist sowieso ein Hurensohn! Los, gib ihm eins!« Dabei ergriff er einen Coffeenagel, der an Deck lag. Zwei von uns Matrosen bückten sich daraufhin ebenfalls, um ihm den Nagel wieder wegzunehmen. Da schrie der Obersteuermann den ersten Matrosen Donnel an: »Du bist gleichfalls ein Hurensohn« und schlug sofort auf ihn ein.

Währenddessen gelang es dem zweiten Matrosen Carlsson, dem Obersteuermann den Coffeenagel wegzunehmen. Zwischen Donnel und Hurd kam es zu einer handfesten Schlägerei, die sich über das ganze Deck hinzog und damit endete, das der Matrose den Obersteuermann an Deck legte. Da rief Hurd dem Steward zu, er solle ihm sofort seine Pistole aus der Kammer holen, worauf der Steward aus der Küche zum Hinterdeck gelaufen kam. Der zweite Matrose Carlsson hieß ihn, sich nicht in den Streit einzumischen und so blieb der Steward wo er war. Daraufhin sprang der Obersteuermann auf und lief selbst in die Kabine, kam mit seiner Pistole zurück und schrie: »Ihr Höllenhunde! Wenn ihr nicht sofort die Großmarssegel einholt, erschiesse ich euch alle!« Der Matrose Donnel erwiderte darauf: »schieß du man nur drauflos!« Daraufhin entsicherte der Obersteuermann seine Pistole, das Zündhütchen platzte auch, aber die Pistole ging nicht los. Ein anderer Matrose rief dazwischen: »Er soll den Mann nicht erschießen!« ; worauf Hurd ihn anschrie: »Dich Hurensohn erschieß ich auch gleich mit!« und indem er uns alle mit der Pistole bedrohte sagte er: »Ich habe hier sechs für euch!« Wir geiten also die Großmarssegel auf, und als einer von uns nach einer Takel rief, lief Jacob Rahmstorf los, um sie zu holen. Dabei kam er an dem Obersteuermann vorbei und dieser sagte: »du Hurensohn, du bist es, der den Streit veranlaßt hat!«

worauf Rahmstorf erwiderte: »Ich bin kein Hurenkind!« Hurd schrie ihn an: »Halt's Maul, oder ich erschieße dich!« daraufhin drehte Rahmstorf sich zu ihm um und sagte: »Schieß zu und sei verdammt!« Der Obersteuermann feuerte und traf Rahmstorf in die linke Brust. Die Matrosen Donnel und Scott kamen Rahmstorf zu Hilfe und als sie ihn fragten, ob er getroffen sei, schlug er sich an die linke Brust und bestätigte: »Hier, jawohl, hier.« Die beiden Matrosen legten den Verletzten gerade auf das Segeltuch nieder, als der Kapitän an Deck kam. Rahmstorf erhob sich wieder und sagte: »Für mich gibt es hier keine Arbeit mehr Herr Kapitän!« Einige Minuten später verstarb er.

Der Matrose Carlsson sagte zu Hurd: »Nun hast du es wirklich getan!« worauf Steuermann antwortete: »Ja, ich bin jetzt schlechter dran als ihr.« Der Kapitän nahm dem Steuermann die Pistole ab und der Matrose Donnel kam mit einem Kuhfuß für den Steuermann auf das Achterdeck, der Kapitän nahm ihm diesen jedoch wieder ab. Jacob Rahmstorf wurde noch am gleichen Abend um sieben Uhr bestattet.

Das Schiff lief in der Abenddämmerung in Marseille ein und noch in der gleichen Nacht verließ der Obersteuermann Hurd zusammen mit dem Untersteuermann und dem Steward mit einem kleinen Beiboot das Schiff. Er wurde nicht wieder gesehen. Die Zeugen beschrieben Hurd als einen ungefähr 25 Jahre alten Mann mit dunkler Gesichtsfarbe und schwarzem Haar, etwa 5 Fuß 6 bis 7 Zoll groß, zirka 150 Pfund schwer; um seine Handgelenke seien Armbänder eintätowiert gewesen. Der gleichfalls vernommene Kapitän bestätigte die Angaben der befragten Matrosen. Er sagte aus, er habe gleich zu Anfang des Streits dem Untersteuermann befohlen, er möge von dem Matrosen ablassen und die Matrosen angewiesen, wieder an die Arbeit zu gehen. Vom Achterdeck aus habe er den Streit nur oberflächlich weiterverfolgen können, habe aber den Schuß gehört und daraufhin sofort das Haus verlassen. Weiter gab er an, den Steuermann sogleich gefragt zu haben: »Hast du den Mann erschossen?«, woraufhin der Befragte erwidert habe, er hätte angenommen, es wäre gar keine Kugel im Lauf. Auf dem Großdeck habe er dann den Matrosen Rahmstorf in Krämpfen und sterbend vorgefunden; kurze Zeit später sei der Mann tot gewesen.

Während seiner Aussage – so der Bericht habe der Kapitän einen äußerst ruhigen und besonnenen Eindruck gemacht. Weitere Nachforschungen ergaben, daß Jacob Rahmstorf bei keiner amerikanischen Bank irgendwelche Guthaben hatte. Später wird festgelegt, daß die Mutter – die Ehefrau Stehr, verwitwete Rahmstorf erberechtigt sei. So war derzeit das Leben auf den amerikanischen Schiffen.

Der Nachlaß des Hein Rahmstorf befindet sich heute im Besitz der Familie Weber, Pinneberg.

“Seamen’s fates retold at *Finkenwärder Hof*”.

The Hamburg captain Hein Rahmstorf’s memoirs of twenty years at sea (1854–74) – and a murder on the DORAS C. YEATON

Summary

At the age of 72, the Finkenwärder captain Hein Rahmstorf sat down, “exerted his mind” and committed to paper everything he had experienced in his twenty years at sea. In his hand-written memoirs he describes his experiences during the period from 1854 to 1874 on board Hamburg-based sailing vessels such as the galeass MINERVA, the kuff JOHANNES, the brig JULIANE of Blankenese or the barque ELISE RÜBCKE and his own professional advancement from ordinary sailor to licensed mate and finally to captain and owner of the schooner MARGARETA.

He recounts heavy storms, “man-overboard” manoeuvres, months spent becalmed at the equator with scanty water supplies, wintertime circumnavigations of Cape Horn accompanied by snow and hail storms, weeks on end spent sitting out hurricanes in safe havens. And then there are the encounters with whalers, the conditions prevailing in seamen’s quarters of the period, the shortage of provisions on board that led to outbreaks of scurvy and the inventiveness of the seamen, who made do with tow and coffee grounds when the captain had forgotten to buy tobacco.

He recalls various cargoes he has picked up around the world: mahogany from Honduras, salpetre from Pisagua and Iquique, Brazilian salt fish and divi-divi from the coast of Maracaibo where the Indians were still prepared to exchange the fruits of their harvest for a shot of rum. Since his journeys generally lasted several years, Rahmstorf has many a tale to tell about crew members – the black sailor of Cuba who had never worn socks and shoes in his life and so fared ill in the Bremerhaven winters, the captains’ wives who, along for the ride, deprived the crews of their best provisions – and about the serious accidents, illnesses and deaths on board that cost him good friends.

Hein Rahmstorf was also not spared the tumult of the period’s wars: He spent a lengthy period without work in the Sailors’ Home of Calcutta, finally allowing himself to be recruited by the English for their naval brigade in exchange for five pounds a month. As a member of the naval company he steamed up the Ganges to Negrigarte, a small village in Assam. There he served for a year under strict command and was even compelled to carry out the executions of the King of Oude and his minister. Only a few of his companions survived their service in India’s interior.

The outbreak of the American Civil War brought with it long periods of unpaid time on land since little of the cotton intended for export ever actually arrived at the ports. To further aggravate the circumstances, Napoleon’s fleet blocked the MARGARETA’s passage, forcing her to hole up in Gibraltar for five months. In 1874 Hein Rahmstorf’s luck ran out for good: Despite the presence of two pilots on board, his ship ran aground on a sand bar off Patagones on the Rio Negro, causing so much damage that the vessel was beyond repair. After wading through considerable paperwork with various insurance companies he found a shipping line willing to take him back to Hamburg as a passenger at an “average rate.” Then, after 20 years at sea, he ends his journal, recording almost casually: “Arrived home without ship on 30th May 1874.” Hein Rahmstorf settled down, stayed on land and with his wife founded the *Finkenwärder Hof*, a traditional inn that would stay in the family’s possession for over 100 years.

In Hein Rahmstorf's journal are a few rather crumpled loose leaves not penned by himself. They make up an anonymous report on the fate of his brother Jacob, who was also a seaman and lost his life under mysterious circumstances in New York. Jacob Stehr, apparently unable to find peace over the unresolved death of his stepson, Hein's brother, hired someone to pursue the matter. These pages thus contain a detailed account of the testimonies of witnesses appearing before an American court. They maintain that the sailor Jacob Rahmstorf had been shot to death by the mate on board the *DORAS C. YEATON* after a dispute which had been raging for days. They further report that, once the ship had reached the port of Marseilles, the murderer disappeared in the ship's long boat under cover of night.

Les destins des marins de l'auberge «*Finkenwärder Hof*».

Les souvenirs du Capitaine Hein Rahmstorf de Hambourg, de 1854 à 1874 – et un meurtre en mer

Résumé

A l'âge de 72 ans, le capitaine Hein Rahmstorf de Finkenwärder, (un faubourg de Hambourg), décida de fouiller les recoins de sa mémoire afin de coucher sur papier tout ce qu'il avait vécu durant vingt années de navigation: dans sa biographie manuscrite, il raconte ses expériences de 1854 à 1874 à bord de voiliers de Hambourg, tels que par ex. la galéasse *MINERVA*, le «Kuff» (type de caboteur) *JOHANNES*, le brick de Blankenese *JULIANE* ou encore le trois-mâts *ELISE RÜBCKE*, évoquant sa carrière, depuis ses débuts en tant que simple marin, jusqu'à sa fonction de capitaine et de propriétaire de la goélette *MARGARETA*, en passant par le grade de timonier avec brevet. Il relate de terribles tempêtes, des manœuvres «un homme à la mer!», du calme plat des mois durant avec pénurie d'eau sous l'Équateur et le passage du cap Horn en hiver sous les rafales de neige et de grêle, la relâche des semaines entières dans les ports de secours lors d'ouragans, mais aussi de rencontres avec des pêcheurs de baleine, les conditions dans les logis de l'époque, le manque de provisions à bord et le scorbut qui en découlait, et que les marins savaient remplacer le tabac, que le capitaine avait oublié d'acheter, par de l'étoupe et du marc de café!

Il se souvient des différentes marchandises qu'il a chargées aux quatre coins du monde: du bois d'acajou au Honduras, du salpêtre de Pisagua et Iquique, de la viande salée au Brésil, jusqu'au dividivi des côtes de Maracaibo, où les Indiens échangeaient encore leur récolte contre un verre de rhum. Comme ses voyages duraient la plupart du temps plusieurs années, il eût l'occasion d'apprendre pas mal de choses sur chacun des membres d'équipage: du marin noir de Cuba, qui de sa vie n'avait jamais porté ni chaussures ni chaussettes et de ce fait ne supporta pas l'hiver à Bremerhaven; des femmes de capitaines accompagnant leurs maris, qui coûtaient à l'équipage le meilleur de ses provisions, mais aussi les cas de décès à bord, les graves accidents et maladies qui lui enlevèrent de bons amis.

Les troubles de la guerre ne l'épargnèrent pas: sans salaire durant une longue période dans le *Sailors Home* de Calcutta, il se laissa enrôler par les Anglais pour 5 livres par mois dans la «Navel Brigade», et remonta le Gange à la vapeur, jusqu'à Debrigarte, un petit village de l'Assam, avec la brigade. Là, sous un commandement sévère, il servit pendant un an et dut même exécuter le roi de Oude et son ministre. Peu de ses camarades ont survécu à leur engagement en Inde centrale.

La déclaration de la guerre américaine lui offrit de longues pauses non payées, le coton à charger arrivant au compte-goutte dans les ports, et la flotte de Napoléon empêchant la libre circulation du MARGARETA, causa une relâche forcée de cinq mois à Gibraltar. En 1874, Hein Rahmstorf fit voile sous une mauvaise étoile: malgré les deux pilotes à bord, son bateau courut sur une barre du côté de Patagones sur le Rio Negro. L'avarie était tellement importante que songer à des réparations ne fut même pas envisagé. Après d'agaçants démêlés avec la paperasserie et diverses compagnies d'assurance, il trouve enfin une compagnie d'armement qui le ramena jusqu'à Hambourg, en tant que passager, à «un prix spécial avarie». De retour, il note, lapidaire, dans son journal, au bout de 20 ans de navigation: « Arrivé sans bateau à la maison le 30 mai 1874 ». C'est sur cette notice que son journal prend fin: Hein Rahmstorf devient sédentaire, reste à terre et fonde avec sa femme l'auberge traditionnelle *Finkenwärder Hof*, qui restera plus de 100 ans en possession de la famille.

Dans le journal de Hein Rahmstorf, on trouve aussi quelques feuilles volantes assez écornées qui ne proviennent pas de sa plume: c'est le rapport anonyme sur le destin de son frère Jacob, qui fut lui aussi marin et qui disparut dans de mystérieuses conditions à New York. La mort inexplicquée de son fils ne laissa apparemment aucun répit au beau-père Jacob Stehr, qui engagea quelqu'un afin de remonter la piste. C'est ainsi qu'on trouve sur ces feuillets un rapport détaillé sur les dires des témoins devant un tribunal américain: ceux-ci prétendent que le marin Jacob Rahmstorf, à la suite d'une querelle qui dura plusieurs jours, aurait été abattu par le timonier à bord du DORAS C. YEATON. Les témoins assurèrent aussi que le meurtrier avait pris la poudre d'escampette de nuit, à bord d'un canot de sauvetage, après que le port de Marseille eût été atteint.